

XVII

ESTAÇÃO CENTRAL DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Extenso como é o Brazil, dotado de riquezas naturaes, com um solo uberrimo em que tudo floresce e com pouco trabalho colhe o lavrador sazonado fructo ; com planicies, valles e montes em perenne primavera, adornados de vivaz e brilhante vegetação, marcando as pedras preciosas os alveos dos rios, e as minas os vincos do terreno, só necessita de communicações rapidas, de uma população laboriosa e compacta para tornar-se o mais rico e o mais importante entre os florescentes estados do globo. Habitaessas illimitadas planicies, esses montes continuados, essas regiões longinquas, facilitaessas communicações, devassae os desertos, uni por meio de estradas esses vales infinitos, fazei o sibilo da locomotiva ou o fumo do vapor atravessar as mattas, e o Brazil progredirá.

Não só as vias de comunicação augmentão o commercio, a industria e patenteão a riqueza e a fertilidade do sólo, como tambem concorrem para manter a paz, a segurança publica, o respeito ás pessoas e aos bens ; e entre os systemas de comunicação são preferiveis os caminhos de ferro que abreviã as distancias, approximão as localidades, trazem prompta e rapidamente aos centros commerciaes os productos de afastadas povoações, e facilitão o desenvolvimento

agricola e industrial ; mas ha apenas quarenta e dous annos que se pensou introduzir no Brazil os caminhos de ferro.

Regressando da Europa em 1835 o marquez de Barbacena apresentou a idéa da construcção de uma estrada de ferro que, partindo do Rio de Janeiro se dirigisse á Minas, e até trouxe uma proposta da companhia da estrada de ferro de Durrham á Birmingham. O decreto do corpo legislativo de 31 de outubro de 1835 autorizou o governo a conceder á uma ou mais companhias, que emprendessem a construcção de uma estrada de ferro na capital do Imperio ás provincias de Minas, Bahia e Rio Grande do Sul, carta de privilegio por quarenta annos; tres annos depois o decreto de 29 de outubro approvou differentes artigos da resolução da assembléa provincial de S. Paulo concedendo privilegio exclusivo para construcção de uma estrada de ferro na mesma provincia á Aguiar Viuva, Filhos e C.^a Ainda nesse anno publicou João Baptista Midosi os estatutos da companhia emprezaria das estradas de ferro nictherohyenses havendo obtido da assembléa provincial do Rio de Janeiro privilegio para a incorporação da companhia e estabelecimento das referidas estradas.

Em 1839 requereu o Dr. Thomaz Cochrane privilegio para um caminho de ferro do Rio de Janeiro a S. Paulo, e alcançou-o por oitenta annos em 4 de novembro de 1840 ; porém ateando-se pouco depois o facho da revolução nas provincias de Minas e S. Paulo, não realizou-se a empreza de Cochrane, que decorridos os quatro annos, teve de pagar a multa do contrato. Mais tarde allegou a força maior constante daquella revolução, e requereu renovação do contrato que obteve em 1849, sendo ministro do imperio o marquez de Monte Alegre, estipulando-se no novo contrato que ficavão dependentes da approvação do poder legislativo sómente as clausulas relativas á isenção dos direitos de importação para machinas e materiaes, e a garantia de juros de 5 % por noventa annos.

Em 1851 encetou-se na camara dos deputados a discussão de um projecto approvando estas clausulas, porém cahio e foi substituido por outro dando ao governo o direito de conceder aquelles favores, não a Cochrane determinadamente, mas a qualquer que melhores condições offerecesse ; e em 26 de junho de 1852 foi esse projecto sancionado na lei que autorizou o governo a permittir á uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de uma estrada de ferro

que principiando na côrte fosse terminar nos pontos mais convenientes das provincias de Minas e S. Paulo.

Apresentarão-se á concorrência duas empresas : uma de Teixeira Leite e outra do visconde de Barbacena com os orçamentos, planos e nivelamentos necessários, e depois uma terceira de Theophilo Benedicto Ottoni compromettendo-se a fazer a estrada com o capital de 12,900:000\$000 ; a prescindir da garantia de juros, entregando no fim de noventa annos a estrada e seu trem ao governo : a encorporar uma companhia dentro de um anno, e se em dous annos depois não dêsse principio as obras, ou se em doze as não concluísse, pagaria a multa de 10:000\$000 ; n'um ou n'outro caso marcar-lhe-hia o governo novo prazo para principiar ou ultimar os trabalhos, comminando-lhe a multa de 6:000\$000 por semestre, e imposta a multa no segundo semestre, ficaria nullo o contrato.

Porém nada se fez ; considerava-se uma aspiração poetica ou extemporânea a idéa de uma estrada de ferro no Brazil ; era uma utopia, pensavão alguns ; as estradas de ferro não são de ferro são de ouro, dizião alguns estadistas nossos ; e em hesitações, duvidas e desencrenças perdeu-se o tempo, privando-se o paiz desse meio prompto e rapido de transpôr o espaço. Correu o tempo sem se votar a lei, se adjudicar a concessão e organizar-se a companhia, e após muitas contemporisações e delongas foi o negocio affecto á legação de Londres.

O ministro brasileiro nessa capital, o conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, adjudicou a construcção da primeira secção da estrada a Eduardo Price por quantia fixa, reservando ao governo a faculdade de organizar companhia nacional, e em 9 de fevereiro de 1855 assignou o contrato.

Ordenou o decreto de 9 de maio desse anno que a execução do contrato celebrado pelo ministro brasileiro em Londres para a factura de uma parte do caminho de ferro fosse commettida á uma companhia organizada nesta côrte ; e outro decreto da mesma data approvou os estatutos da companhia da estrada de ferro D. Pedro II.

O decreto de 10 de julho daquelle anno autorizou o governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que fossem necessários á construcção das obras e mais serviços pertencentes á estrada de ferro D. Pedro II, e as outras estradas do Bra-

zila; bem assim a marcar as regras para a indemnisação dos proprietários; o decreto de 27 de outubro sancionou o regulamento para essas desapropriações.

Começarão as obras em meado de 1855.

Determinou o decreto de 17 de março de 1856 que a companhia da estrada de ferro formasse um fundo de reserva derivado da renda, sem prejuizo dos 7% promettidos aos accionistas; havendo sido elevado o juro áquella taxa, porque tratando-se de formar a empreza, concedeu o governo á estrada de ferro da Bahia já projectada aquella garantia, o que impossibilitou a formação de qualquer empreza com garantia menor de 7%.

Foi contratado, em 9 de julho de 1856 o norte-americano Garnett para primeiro engenheiro da estrada D. Pedro II, cujas obras caminharão com celeridade; e desejando-se fazer uma experiencia, partirão em 13 de março de 1857, ás 10 horas da manhã, quatro ou cinco wagons com sessenta e tantos convidados, e em 35 minutos percorrerão 16 milhas desde a rua de S. Diogo até Nazareth, empregando-se apenas metade da força da machina; alli servio-se um esplendido almoço que terminou com brindes e vivas ao Imperador e a rainha da Inglaterra.

Sendo insufficiente a primeira emissão de 12,000:000\$000 para a construcção das duas secções, a primeira da côrte até Belém, a segunda de Belém até a barra do Pirahy, o governo autorizou a companhia, por decreto de 26 de agosto de 1857, a levantar por emprestimo contrahido dentro ou fóra do Imperio, um terço do seu fundo social ou 12,666:666\$666; esse emprestimo foi ajustado por contrato de 11 de fevereiro de 1858 entre o governo e a companhia.

Em 29 de março desse anno inaugurou-se a estrada de D. Pedro II, abrindo-se ao transito quatro quintas partes da primeira secção, isto é, o espaço de oito legoas da côrte até Queimados.

Muito antes da hora da festa, começou o povo a agglomerar-se na praça da Acclamação, nas ruas adjacentes e defronte do edificio da Estação Central, que estava elegantemente adornado, e circumdado de uma corrente de bicos de gaz para illuminal-o á noite.

Espelhos, lustres, cortinas, bandeiras, flores, tapetes e folhas aromaticas enfeitavão as salas do edificio repleto de convidados, que ansiosos esperavão o começo da cerimonia, soltando entusiasticas ac-

clamações ao som de duas bandas de musica collocadas em dous côrreos ornados de bandeiras, sanefas e cortinas de velludo e sêda. Estavão postados em frente e á direita da estação dous batalhões de infantaria e um parque de artilheria em grande uniforme. A's 9 horas chegou o bispo, conde de Irajá, acompanhado do cabido, e pouco depois vierão as pessoas imperiaes, que forão recebidas com applausos, salvas de artilheria, uma descarga de mosquete, ao som do hymno nacional e do estrepitoso ruido de milhares de foguetes do ar. Benzeu o diocesano as locomotivas, carros, e estrada, tendo-se levantado um altar para esse acto; o presidente da directoria, Christiano Benedicto Ottoni, pronunciou um eloquente discurso ao qual responden o Imperador:

« Srs. directores.—A nação reconhece vossos perseverantes esforços á bem de uma empreza de tanta importancia para este vasto imperio; e possuido do maior jubilo pelo acontecimento esperançoso, que hoje todos applaudimos, rogo a Deus me conceda uma longa vida para ver os Brasileiros sempre amigos, sempre felizes e caminhando com a velocidade cada vez mais crescente da civilisação para o brilhante futuro que a Providencia nos destina. »

Annunciou-se então que o Imperador concedera a carta de conselho ao presidente da directoria da estrada, Christiano Benedicto Ottoni, a commenda de Christo aos directores Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo, Luiz Pereira de Lacerda Werneck, Dr. Jeronymo José Teixeira e João Baptista da Fonseca, e o officialato da Rosa ao desembargador Siqueira.

A's dez e meia horas, no meio das acclamações da multidão e gritos de alegria, ao som do hymno da patria repetido por oito bandas de musica, ao troar da artilheria e de girandolas e foguetes vio-se partir o primeiro trem impellido pela locomotiva *Brazil*, cujo sibilo estri-dente parecia ser o echo dos vivas e applausos dos convidados e da multidão. Um inconveniente inesperado veio retardar a partida do segundo trem, que foi preciso adiar para não demorar por mais tempo a do trem imperial levado pela locomotiva *Imperador*, no qual, alem das pessoas imperiaes e côrte, ião os directores e accionistas da estrada.

Um quarto de hora depois do meio-dia partio o segundo trem movido pela locomotiva *Imperatriz*.

Os gritos de contentamento, os vivas repetidos pelos espectadores, as salvas, os foguetes, os arcos de folhagem e flores que enfeitavam a estrada, as bandeiras que tremulavam de espaço em espaço, o regozijo, a satisfação manifestada em todos os semblantes, a multidão agglomerada no morro de S. Diogo e ruas circumvisinhas, as locomotivas, os wagons rodando precipitadamente, e o sibilo do vapor, como annunciando ao povo a inauguração da estrada davão á festa o maior esplendor e animação.

Logo que o trem imperial chegou á Queimados o telegrapho electrico annunciou ao povo da cidade, a artilheria salvou, reventarão no ar girandolas e foguetes, ao mesmo tempo que naquella estação erão os soberanos saudados pela camara municipal de Iguassú, que, dirigindo uma allocução ao Imperador, recebeu do monarcha o agradecimento dessa manifestação.

Voltando os trens para a cidade offereceu a directoria uma profusa refeição ás pessoas imperiaes, depois aos convidados e mais tarde abriu ao publico as portas da Estação Central que á noite apresentou uma deslumbrante illuminação.

Em 15 de outubro acompanhada a directoria do capitão Horacio da Gama Moret, engenheiro fiscal, do coronel Garnett e do inspector do trafego Elyson, seguiu até Belem e ouvindo a opinião dos engenheiros, julgou a estrada regular e em termos de prestar transito; porem, apezar de accita a obra, oppoz o representante do empresario obstaculos á abertura da estrada, e destruindo uma das pontes, arvorou no caminho de ferro a bandeira ingleza; do que, tendo noticia o governo, declarou por aviso de 2 de novembro aberta ao transito a parte da estrada comprehendida entre Queimados e Belem.

Dirigio-se a directoria no dia 4 á Belem e voltando achou a linha ferrea desimpedida e reparada a ponte, que fôra caprichosamente demolida, e quatro dias depois começou o movimento dos trens de passageiros e cargas até o fim da primeira secção.

Em agosto de 1858 deu-se principio á segunda secção de Belem á barra do Pirahy, e em 12 de julho de 1863 abriu-se ao transito publico uma parte dessa secção até á estação do Rodeio, quinze milhas de Belem, indo em um trem a familia imperial, a côrte e o ministerio, e em outro os membros da directoria e empregados superiores da companhia.

Por ser difficultoso e demorado o trabalho do grande tunnel da serra, resolveu-se construir uma linha provisoria de fortissimos declives, o que o governo approvou em 23 de abril de 1862, e em 7 de agosto de 1864 inaugurou-se em presença do Imperador, essa linha de cinco kilometros, cuja obra importou em pouco mais de 284:000\$000, ficando franca ao serviço dos viajantes no dia 9 do mesmo mez e anno.

Approvara o decreto de 24 de julho de 1861 as plantas, secções, verticaes e transversaes, traços, perfis, declives, curvas e orçamentos concernentes á terceira secção; e derão-se nesse anno começo aos trabalhos dessa parte da via ferrea; no dia 13 de abril de 1865 principiou o trafego da estação do Ypiranga cinco milhas abaixo da barra do Pirahy, e em 18 de junho abrio-se ao serviço dos viajantes a estação de Vassouras, comprehendendo mais oito milhas de trilhos de ferro.

Vendo-se em embaraços financeiros, sem dinheiro para o pagamento das obras em construcção, tendo apenas em caixa 77:000\$000 quantia insufficiente para cobrir avultadas despesas já feitas, representou a companhia da estrada ao governo ponderando-lhe que, se não podesse o thesouro prestar-lhe auxilio para o proseguimento das obras, estava a empresa decidida a transferir a propriedade da estrada para o dominio do Estado.

A importancia da empresa, a urgencia de fornecer-lhe os meios de cumprir as obrigações contrahidas, os inconvenientes e prejuizo^s que resultarião da interrupção das obras principiadas, e o que é mais, pertencendo apenas aos accionistas o capital de 2,559:800\$000, ao passo que na estrada havião se consumido 24,666:666\$666, forão razões ponderosas que impellirão o governo a transferir para o dominio da nação, por decreto de 10 de julho de 1865, o resto das acções da companhia, permutando-as por apolices da divida publica.

Em 26 de julho dissolveu-se a companhia, e foi a empresa entregue ao governo; cinco dias depois reunio-se a directoria para passar a gerencia ao director nomeado pelo governo, mas por não estar ainda lavrada essa nomeação, por deliberação official, assumio as attribuições de director o conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, que em 13 de dezembro pedio demissão, sendo substituido pelo Dr. Bento José Ribeiro Sobragy.

Ao retirar-se do serviço da estrada recebeu o conselheiro Ottoni a dignitaria da imperial ordem do Cruzeiro.

Homem de intelligencia illustrada, de vontade firme e inabalave prestou Christiano Ottoni distinctos serviços á esta empreza, que talvez não tivesse attingido a importancia e extensão que adquirio se braço tão forte e guia tão abalisado a não tivesse conduzido pela montanhas, valles, serras e abysmos até a provincia de Minas.

O decreto de 6 de setembro de 1865 transferio tambem para o dominio do Estado o ramal de Macacos, que pertencia a Gomes, Bastos e Carvalho, obrigando-se o governo a conceder passagem franca aos antigos proprietarios em todos os trens que transitarem pelo ramal; o decreto de 28 do mesmo mez approvou as instrucções provisórias para a direcção e gerencia da estrada.

Em 17 de dezembro inaugurarão-se o grande tunnel, a ponte de ferro sobre o Parahyba e a estação do Desengano; partirão de S. Christovão a familia imperial, os semanarios, os ministros da fazenda, guerra, marinha e obras publicas, o director da estrada e outros empregados em trem especial e chegarão ao tunnel, cujo trajecto foi feito em treze minutos para dar-se tempo á apreciação da obra; ás 10 1/2 horas parou o trem em Vassouras, onde a camara municipal recebeu as pessoas imperiaes e dirigio-lhes um discurso que o Imperador agradeceu; minutos depois transpoz a ponte do Desengano sobre o Parahyba, a qual estava embandeirada.

Na estação do Desengano guarnecida de altos postes, ligados por festões de flores, sustentando bandeiras e escudos emblematicos da provincias do Brazil, foi a familia imperial comprimentada pela municipalidade de Valença, juiz de direito, juiz municipal e outras autoridades do municipio, tocando duas bandas de musica o hymno nacional.

Depois de tomarem alguma refeição na fazenda de Santa Monica, propriedade da marquezia de Baependy, regressarão para a corte a familia imperial e mais comitiva.

O grande tunnel, obra monumental da estrada D. Pedro II, tem de comprimento 1,017 braças, 19 1/2 palmos de largura, e 22 de altura: em mais de metade é revestido de cantaria, e em não pequena extensão, de paredes verticaes ora de um, ora de outro lado, nos lugares onde a extratificação da rocha podia ameaçar queda; vê-se no

restante a face do granito escabroso trabalhada pelos mineiros ; dos dous lugares correspondentes aos poços n. 1 e 2 cae abundante agua; á direita da entrada dessa immensa aboboda subterranea está gravada esta inscripção :

REINANDO O SR. D. PEDRO II

E SOB SEUS AUSPICIOS

FOI COMEÇADA ESTA OBRA EM 1858

E TERMINADA EM 1865

Consumirão-se sete annos e quatro mezes nesta grande obra do esforço humano desde o começo da perfuração dos poços até a passagem das locomotivas ; despenderão-se mais de 300,000 libras de pólvora ; perecerão, em consequencia de explosões e quedas de pedras e outros accidentes, mais de 35 pessoas, e gastarão-se 3,000:000\$000.

Aberto o grande tunnel abandonou-se a linha provisoria pela qual se effectuara o transito por espaço de 16 mezes.

Em 29 de novembro de 1866 inaugurou-se com assistencia de Suas Magestades a estação do Commercio onde foi servido um lauto almoço, convidando o Imperador para sua mesa os semanarios, os ministros das obras publicas, do imperio e da justiça e o director da estrada ; em 5 de maio de 1867, tambem na presença das pessoas imperiaes, que folgão de assistir a essas festas de progresso e civilisação, franqueou-se ao transito a estação do Ubá.

Em 11 de agosto do mesmo anno effectuou-se a abertura da estação da Parahyba na cidade da Parahyba do Sul, a 28 leguas da corte e 2 1/2 leguas de Ubá, na presença da familia imperial, dos ministros da agricultura e justiça, presidente da provincia do Rio de Janeiro, director da estrada e outros empregados e pessoas convidadas. Ao som da musica, ao troar dos foguetes e repetidos vivas aos illustres viajantes, chegarão estes á cidade da Parahyba do Sul que mostrava-se festiva e jubilosa ; os membros da camara municipal, officiaes da guarda nacional e muito povo receberão a familia imperial que percorreu as principaes ruas da povoação e edificios publicos, e tanto na ida como na volta hospedarão-se na fazenda do barão da Parahyba, esplendidamente decorada.

Em 13 de outubro, ainda de 1867, entregou-se ao trafego a estação de Entre-Rios sendo o acto honrado pela familia imperial, membros do ministerio, e principaes empregados da estrada: na estação estava preparada profusa e abundante refeição que o visconde do Rio-Novo offereceu ás pessoas imperiaes, e na qual tomarão parte mais de duzentas pessoas; correu toda a festa ao som de hymnos, vivas, salvas e foguetes.

Em 4 de maio de 1869 partirão da estação do Campo da Acclamação umas 130 pessoas, entre as quaes estavam membros do ministerio, varios deputados e senadores para presenciarem o assentamento dos primeiros trilhos em terra mineira.

Chegando a estação de Entre-Rios seguiu o trem dos convidados sobre trilhos assentados até a margem do Parahybuna, transpoz uma ponte provisoria denominada Humaitá, e entrou na provincia de Minas. Praticarão distinctos cidadãos a cerimonia de bater o prego, servio-se um variado almoço, e como recordação daquelle dia solemne em que davão duas provincias o amplexo da amizade, ligando-se por laços tecidos pelo commercio e industria, enviarão-se aos ministros de agricultura e da marinha, aos barões das Tres-Barras e Bom Retiro, conselheiro Ottoni, Dr. Manoel de Mello Franco e João Baptista Viana Drumond os martellos que servirão na cerimonia, marcados com as iniciaes de cada um.

Em Entre-Rios hifurca-se a estrada formando a linha central e o ramal de Porto Novo do Cunha; na Barra do Pirahy entronca o ramal de S Paulo que constitue a quarta secção da linha.

Ha na primeira secção desta importante via ferrea as seguintes obras de arte: 97 boeiros, 17 pontilhões, 16 pontes de 6 a 18 metros, 2 grandes, a de Santo Antonio com 31 metros e a de S Pedro com 62, 4 córtes, os desvios do Campinho, do Mauá e de Macacos; e as estações da Côte, S Christovão, onde ha tambem a estação imperial, S Francisco Xavier, onde parão somente os trens de passageiros, Engenho Novo ao pé da serra do mesmo nome, Cascadura na estrada de Santa Cruz (1), Sapopemba na estrada do Campo Grande, Maxambomba na estrada de Mato Grosso, Quelimados na freguezia de Marapicú,

(1) Em 16 de novembro de 1862 inaugurou-se nesta estação um chafariz para uso publico.

Belem na estrada do presidente Pedreira e Macacos no fim do ramal do mesmo nome. (1).

Tem de extensão esta parte da linha 61,7 kilometros, e apesar de não ter tunneis, viaductos, altos aterros, córtes profundos e outras obras, foi a que custou mais caro, consumindo-se na construcção, em estações, indemnisações e acquisições de terrenos a elevada somma de 7,051:618\$252.

O ramal de Macacos de 5,3 kilometros de extensão foi construido por particulares como vimos, havendo contrato com a estrada de ferro que emprestou os trilhos e o material da estação, tudo no valor de 56:878\$169, sendo entregue esse trecho da via ferrea ao serviço publico em 1 de agosto de 1861. Acompanha parte da primeira secção a linha dos suburbios, na qual alem das estações de S. Christovão, S. Francisco, Engenho Novo e Cascadura ha as paradas do Riachuelo, Todos-os-Santos, Officinas e Piedade.

Apresenta a segunda secção de 46,4 kilometros importantes obras de arte: 263 boeiros, 4 pontilhões, 8 pontes, 16 tunneis abertos em granito, extensos cortes, aterros e as estações de Palmeiras, construida por um particular e offerecida á estrada de ferro, Rodeio na freguezia da Sacra Família do Tinguá, Mendes na freguezia do mesmo nome, Santa Anna á margem do Pirahy, e Barra no lugar do encontro dos dous rios Pirahy e Parahyba convergindo para este ponto as estradas de Rezende, das Dores, de S Paulo e Minas.

Um dos tunneis tem 437,^m 36 de comprimento, outro 654,^m 47 e o terceiro 2237,^m 57, e a extensão de todas essas 16 aberturas subterraneas, praticadas em rocha viva e resistente, é de 5 kilometros e 189^m, 38 metros.

Todas as estações dessa secção abrirão-se em agosto de 1864, e importou a despesa com a construcção, estações, indemnisações e acquisições de terrenos em 12,251:038\$448.

A terceira secção prolonga-se até Entre Rios na extensão de 89,6 kilometros acompanhando constantemente o Parahyba, que, em alguns lugares, passa de uma para outra margem; tem as estações

(1) Em 19 de setembro de 1866 um incendio consumio a casa dessa estação que era de madeira alcatroada, ficando deteriorados ou destruidos os generos ali depositados.

do Ypiranga na estrada do presidente Pedreira, Vassouras, perto da cidade deste nome ; Desengano no cruzamento do ramal de Valença, Commercio na estrada do Commercio, Ubá na freguezia do mesmo nome, Parahyba do Sul na cidade deste nome e de Entre Rios no cruzamento com a estrada da União e Industria.

Em abril de 1865 abriu-se a estação do Ypiranga, em junho a de Vassouras, em dezembro a do Desengano ; em novembro de 1866 a do Commercio, em maio de 1867 a de Ubá, em agosto a da Parahyba, e em outubro a de Entre-Rios.

Conta esta parte da via ferrea 323 boeiros, 38 pontilhões, 14 pontes de mais de 6 metros, a ponte do Secretario sobre o rio do mesmo nome, a do Mingú sobre o rio Mingú, da Barra sobre o Pirahy com 48^m,58 a do Desengano sobre o Parahyba com 7^m,65 de largura e 170^m,73 de comprimento ; dá passagem ás locomotivas e ao publico, e importou em 136:931\$000 ; a do Paraíso sobre o Parahyba com 189^m,93 de comprimento; dá-se ahi o segundo cruzamento da estrada com esse rio ; é notavel pela solidez da construcção e pela fôrma curva, contendo dez vãos, importou em 143:978\$000 e perecerão nesta obra sete pessoas ; a ponte da Boa-Vista sobre o Parahyba, no lugar em que o rio é dividido por duas ilhas em tres canaes ; tem o comprimento de 233^m,84 e importou em 133:462\$000. Ha mais 12 pontilhões, 2 viaductos, grandes córtes e aterros, o tunnel do Casal na fazenda deste nome, e um desvio na fazenda da Boa-Vista. Custou esta secção, pela maior parte construida por engenheiros brasileiros, 3,887:824\$468.

Começa na estação do Desengano o ramal de Valença de 25 kilometros, propriedade da companhia Valenciana, que contratou com um engenheiro brasileiro pela quantia de 800:000\$000. Vae ter á cidade do mesmo nome e foi inaugurado, em presença do Imperador e do conde d'Eu, em 18 de maio de 1871.

Em Entre-Rios começa a importante estrada de rodagem da União e Industria, cuja companhia celebrou em 1868 um contrato com o governo, em virtude do qual se transferio para a estrada de ferro o serviço de transporte que era feito em carros por aquella estrada até a via ferrea de Mauá, concedendo-se a redução de 25 % nos fretes da tabella que vigora na estrada D. Pedro II.

Na linha central que principia em Entre-Rios ha actualmente as

estações da Serraria, Parahybuna, Espirito-Santo, Mathias Barbosa, Cedofeita. Retiro, Juiz de Fora, Rio-Novo, Bemfica, Chapeo d'Uvas e João Gomes.

As do Espirito-Santo e Mathias Barbosa forão inauguradas em outubro de 1875 ; as de Cedofeita, Retiro e Juiz de Fora em dezembro do mesmo anno, e as tres ultimas em fevereiro de 1877.

Podemos mencionar nesse prolongamento da estrada a ponte da Serraria, cinco tunneis sendo os mais importantes o do Passa-Tres e Poço Manso, aponte do Bom-Successo e diversos pontilhões, viaductos, côrtes, e aterros.

E' a estação de João Gomes o extremo actual dessa immensa arteria de locomoção chamada estrada de ferro D Pedro II, que já tem em trafego mais de 500.000 kilometros.

A quarta secção ou ramal de S Paulo apresenta as estações : Vargem Alegre, Pinheiros, Volta Redonda, Barra Mansa, Pombal, Divisa, Rezende, Campo Bello, Itatiaia, Boa-Vista, Queluz, Lavrinhas e Cachoeira, na provincia de S Paulo que breve ficará ligada a côrte pela estrada de ferro S Paulo e Rio de Janeiro.

Em 9 de maio de 1877 os trilhos dessa estrada chegarão ao ponto terminal da Cachoeira conduzindo a primeira locomotiva com o vice presidente da directoria, engenheiros e varios passageiros de S. Paulo, que forão recebidos pelos trabalhadores com girandolas de foguetes, e breve se executará a inauguração em presença da princeza regente dessa importante via ferrea, que vae aproximar duas provincia, e reduzir a horas a distancia da côrte á cidade de S Paulo.

Ha na quarta secção 16 pontes, 10 pontilhões e 1 tunnel, e tem de extensão 155,8 kilometros; a ponte da Cachoeira e a estação deste nome são as obras mais importantes desta secção.

No ramal do Porto Novo do Cunha de 47,0 kilometros veem-se as estações de Santa Fé, Chiador, Anta, Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo. Entre as obras de arte deve mencionar-se a ponte do Humaitá sobre o Parahybuna com o comprimento de 109^m, 75, tendo-se consumido com esse ramal e seus edificios 1,050:418\$485.

Em Porto Novo vem a estrada de ferro D Pedro II encontrar outra via ferrea, a de Leopoldina na provincia de Minas.

Tem a estrada de ferro D Pedro II importantes officinas no lugar chamado Engenho de Dentro, as quaes occupão uma area de

19.000 metros quadrados, comprehendendo officinas de carpinteiros, torneiros e caldeireiros, carpintaria mecanica, e montagem de carros, fundição de ferro e bronze, pintura fina e envernizamento; empregão-se as machinas e instrumentos mais modernos, dando trabalho a 350 operarios residentes pela maior parte em 62 casas construidas no mesmo lugar por conta da estrada de ferro, que por conveniencia do serviço as aluga por modico preço. Em 1875 repararão-se nessas officinas 25 locomotivas e 141 carros e construirão-se 82 carros.

Viera substituir o Dr. Sobragy na direcção da estrada o cidadão Mariano Procopio Ferreira Lage nomeado por decreto de 13 de janeiro de 1869; mas fallecendo este em 14 de fevereiro de 1872, por decreto de 21 de fevereiro foi escolhido o barão de Angra, que tendo pedido demissão teve por successor o Dr. Sobragy indicado segunda vez para director, e em 1876 assumio a direcção o Dr. Francisco Pereira Passos. Hão servindo como directores interinos o Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros, inspector geral do trafego, e actual engenheiro em chefe, e o Dr. Honorio Bicalho.

O decreto de 20 de maio de 1869 approvou o regulamento para a direcção e administração da estrada, mas em 28 de junho de 1876 adoptou-se novo regulamento separando a direcção e administração do serviço do trafego do da construcção de novas obras para prolongamento da linha principal e dos ramaes existentes, tendo cada divisão um chefe independente e immediatamente subordinado ao ministro de agricultura.

Percorrem diariamente as linhas dessa importante estrada 56 trens; que em 1876 transportarão 1,851,336 passageiros, produzindo a renda bruta de 8,102:000\$000 provenientes de passagens, mercadorias, bagagens, e animaes.

E' esta estrada a principal via ferrea do Imperio; atravessa grande zona da provincia do Rio de Janeiro, rasga em diversos pontos a Serra do Mar, lança-se através de altas montanhas, abre caminho por meio de abobodas subterraneas, atravessa rios caudalosos, envia um braço á provincia de S. Paulo onde vae ligar-se á estrada dessa provincia, destaca outro braço para recolher os productos de importantes municipios na parte em que a provincia de Minas confina com a do Rio de Janeiro, penetra pelo interior daquella provincia e caminha em busca da bacia de S. Francisco, cujas aguas e as de seus

tributarios approximarão as provincias á capital do Imperio. Estende outros braços menores, que vão levar a vida, o commercio, a animação á diversas cidades e povoações; os ramaes do Campinho, de Macacos e de Valença e outros que se projectão, partem desse grande tronco, se afastão, e se prolongão como as arterias que se bifurcão do coração. Importantes estradas como a da União e Industria, da Leopoldina e outras se aggregão a essa extensissima linha que como caudaloso rio tem tributarios para diversos terrenos e diferentes povoados. Atravesando grandes regiões incultas, villas, cidades, rios, valles, cachoeiras, montes, serras, abysmos, abobodas escuras, leva essa estrada as locomotivas á grande distancia, e de todos os mercados ricos, de todos os lugares fertéis traz ás portas da capital do Imperio as riquezas do solo, os productos, as mercadorias; assim tudo lhe annuncia um lisongeiro e risonho futuro; e quando ligar-se á bacia do rio S. Francisco e a outras estradas do norte, tornar-se-ha o caminho geral do commercio; de grande extensão de territorio arrecadará os productos para vir despeja-los no grande emporio commercial da capital do Imperio, diminuirá as distancias entre a metropole e as provincias, tornará habitadas regiões desertas e fertéis, terrenos agrestes, e conhecido, habitado e poderoso o Brazil, por meio de uma rédemixta de caminhos de ferro e navegação, e abrirá faceis e rapidas communicações entre a côrte e o extremo norte do Imperio.

Começa esta estrada, como já dissemos, na capital do Imperio, estando sua estação central em um dos extremos da face occidental da praça da Acclamação, entre as ruas do General Pedra e a do Principe.

Tendo de se construir esse edificio demolio-se a igreja parochial de Santa Anna, erecta pela provisão de 30 de julho de 1735 em terreno cedido pelo arcediogo Antonio Pereira da Cunha, natural do Rio de Janeiro, que perecendo em 22 de outubro de 1759 teve sepultura nesse templo.

Occupava a igreja o lugar que fórma actualmente o logradouro publico em frente da Estação; ficava fronteira ao templo de S. Joaquin; era um edificio mesquinho, acaçapado com uma torre ao lado direito, tendo no interior cinco altares com obra de talha dourada: Demolida a igreja, demolirão-se tambem muitos predios, cuja desapropriação subio a 800:000\$000 afim de haver espaço para a es-

tação, que se pensara a principio edificar entre as ruas do General Pedra e Senador Euzebio, porém por não existir ali terreno sufficiente para os armazens, preferio-se o lugar em que ainda se acha.

Constava este edificio de um corpo central mais saliente com cinco arcos sustentados por oito columnas de ferro, e de dous torreões com tres janellas nos dous pavimentos; sobre a arcaria lia-se o distico—*Estrada de ferro de D. Pedro II*, e um attico revestia a parte superior deste predio que era de aspecto feio, com columnas pequeninas, sem prospecto, e sem genero determinado de architectura.

Havia sido construido por Eduardo Price, empreiteiro da primeira secção, que se compromettera a promptificar essa parte da linha com as estações necessarias; e se fizermos menção da somma gasta em desapropriações, consumirão-se nesse edificio e suas dependencias 1,170:000\$000. Mais alguns annos depois teve de demolir-se essa má construcção para erguer-se um palacio digno e elegante.

Foi encarregado do projecto o habil engenheiro Jorge Radmaker Grunewald, e começada a obra em principio de 1870, em 31 de dezembro do mesmo anno estava concluida.

Consta este bello monumento de dous torreões com tres ordens de columnas, sendo as do primeiro pavimento da ordem dorica romana e os dos dous ultimos da ordem corinthia; levanta-se entre elles um corpo central com cinco arcos de alvenaria na parte inferior, um grande terrado na altura do primeiro andar, cercado de uma balaustrada de marmore, igual a que guarnece a janella central dos torreões, no fundo do terrado abrem-se cinco janellas rasgadas e na parte superior vê-se um relógio, cujo mostrador é alumiado á noite, e sustentado por duas figuras symbolisando as provincias do Rio de Janeiro e Minas.—Sobre a arcaria do primeiro pavimento le-se: *Estrada de ferro de D. Pedro II*.

Nos vãos dos arcos ha em ovaes, formados de fumo e café, a legenda *Pedro II*; e uma linha de balaustres de marmore ornamenta o telhado.

A face voltada para a plata-fórma da estação tem no corpo central, em vez do terrado, cinco janellas guarnecidas de uma linda grade de balaustres de marmore.

Ha no primeiro pavimento deste edificio um vasto peristilo ornado de columnas e pilastras, a agencia, a sala de senhoras preparada

com muita elegancia pelo actual director, que introduziu diversos melhoramentos nesta estação ; no segundo pavimento estão a secretaria com o retrato do Imperador pintado pelo artista Moreau, e inaugurado em 2 de dezembro de 1862, o archivo, a secção de contabilidade central, a thesouraria, o escriptorio do trafego, sala de espera, sala do chefe do trafego, sala do telegrapho e a sala do director, onde vê-se o retrato do conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, feito por ordem da directoria e collocado no lugar que occupa, em 7 de março de 1863.

Em frente da estação ha um jardim fechado com um gradil semi-circular, e lateralmente estão os portões que dão entrada para os armazens, já mui limitados para conterem a quantidade de generos que a estrada despeja no mercado.

E' immensa a abobada de zinco que cobre a plataforma desta estação ; mede 76 metros de comprimento e 27 de vão.

A area da estação prolonga-se até á pedreira de S. Diogo, contendo em seu perimetro, cercado de muro de pedra, armazens de exportação, de importação, a casa do almoxarifado, deposito e officinas do telegrapho, deposito de graixa, de madeiras, de cal, escriptorio da tracção, telheiros para abrigo de carros, e algumas officinas de tracção.

Tendo a estrada cortado a communição da rua do general Caldwell com a do Principe construiu-se uma ponte de ferro que atravessa a area da estação ; importou em 12.300\$000, e foi inaugurada em 2 de dezembro de 1861 ; só dá passagem a peões.

E' gracioso e elegante o edificio da Estação Central; mas devia ser maior, mais vasto, o que dar-lhe-hia um character monumental, e realçaria a bella architectura deste palacio.

Esta estação, donde a todo o momento partem e chegam carros de passageiros e cargas impellidos pelas ondas do vapor, onde de instante a instante se repercute o grito da locomotiva, que com suas azas de ouro fabricadas pela industria humana supprime as distancias, approxima as cidades, une os lugares, e acarreta para um só ponto os productos de povoações muito longinquoas e afastadas ; esta estação, principio de uma estrada de vastas dimensões,

que enviando braços para diferentes pontos, parece querer abraçar em amplexo de risenho futuro todo o Brazil, cabeça desse corpo immenso que procura estender-se por todo o territorio da nação para levar comsigo o commercio, a industria, a civilisação, a vida, devia ser um monumento muito vasto, grandioso e imponente para ser digno portico de tão grande obra (1).

(1) Veja a Noticia sobre as estradas de ferro do Brazil pelo conselheiro Manoel da Cunha Galvão.